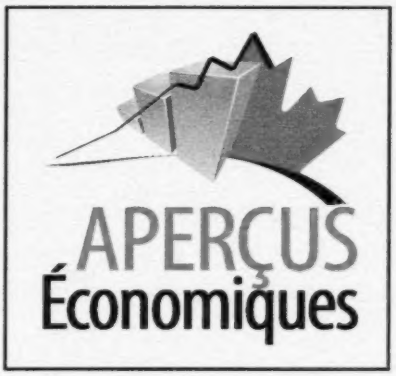
N° 11-626-X au catalogue — N° 067
ISSN 1927-5048
ISBN 978-0-660-07713-0

Aperçus économiques

Écarts entre le rendement de la fabrication et celui des services dans le secteur de l'automobile après la récession



par Elizabeth Richards

Date de diffusion : le 3 mars 2017

Statistique Canada Statistics Canada

Canada

Comment obtenir d'autres renseignements

Pour toute demande de renseignements au sujet de ce produit ou sur l'ensemble des données et des services de Statistique Canada, visiter notre site Web à www.statcan.gc.ca.

Vous pouvez également communiquer avec nous par :

Courriel à STATCAN.infostats-infostats.STATCAN@canada.ca

Téléphone entre 8 h 30 et 16 h 30 du lundi au vendredi aux numéros sans frais suivants :

- Service de renseignements statistiques 1-800-263-1136
- Service national d'appareils de télécommunications pour les malentendants 1-800-363-7629
- Télécopieur 1-514-283-9350

Programme des services de dépôt

- Service de renseignements 1-800-635-7943
- Télécopieur 1-800-565-7757

Normes de service à la clientèle

Statistique Canada s'engage à fournir à ses clients des services rapides, fiables et courtois. À cet égard, notre organisme s'est doté de normes de service à la clientèle que les employés observent. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec Statistique Canada au numéro sans frais 1-800-263-1136. Les normes de service sont aussi publiées sur le site www.statcan.gc.ca sous « Contactez-nous » > « Normes de service à la clientèle ».

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population du Canada, les entreprises, les administrations et les autres organismes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques exactes et actuelles.

Signes conventionnels dans les tableaux

Les signes conventionnels suivants sont employés dans les publications de Statistique Canada :

.	indisponible pour toute période de référence
..	indisponible pour une période de référence précise
...	n'ayant pas lieu de figurer
0	zéro absolu ou valeur arrondie à zéro
0^s	valeur arrondie à 0 (zéro) là où il y a une distinction importante entre le zéro absolu et la valeur arrondie
^{p}	provisoire
^{r}	révisé
x	confidentiel en vertu des dispositions de la *Loi sur la statistique*
^{E}	à utiliser avec prudence
F	trop peu fiable pour être publié
*	valeur significativement différente de l'estimation pour la catégorie de référence ($p<0,05$)

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 2017

Tous droits réservés. L'utilisation de la présente publication est assujettie aux modalités de l'entente de licence ouverte de Statistique Canada.

Une version HTML **est aussi disponible.**

This publication is also available in English.

Écarts entre le rendement de la fabrication et celui des services dans le secteur de l'automobile après la récession

Par Elizabeth Richards, Direction des études analytiques

Cet article de la série *Aperçus économiques* met en évidence les écarts importants au chapitre de la reprise des différents segments du secteur canadien de l'automobile depuis la récession de 2008-2009. Étant donné que les fabricants de véhicules automobiles canadiens sont de plus en plus orientés vers le marché américain, les tendances de ce secteur peuvent subir l'influence de la demande américaine, des fluctuations des devises et de la concurrence mondiale. Malgré une croissance de la demande de véhicules automobiles neufs sur le marché de détail américain depuis la récession de 2008-2009, les fabricants canadiens ont fait état de baisses attribuables à une concurrence accrue. En revanche, les fournisseurs de services automobiles, y compris les établissements participant au commerce de gros et au commerce de détail de véhicules automobiles et de leurs pièces, ont enregistré une croissance notable sur le plan de la production, de l'emploi et de la rémunération hebdomadaire moyenne.

Les tabulations présentées dans ce rapport sont fondées sur des données disponibles dans CANSIM le 15 février 2017.

Aperçu

Le secteur canadien de l'automobile est diversifié, composé d'établissements de diverses industries qui fabriquent des pièces, assemblent des véhicules automobiles, distribuent des pièces ou des véhicules automobiles, vendent des véhicules automobiles neufs ou d'occasion et exercent d'autres activités (voir la figure 1 en annexe). Ce secteur fait partie d'une chaîne de valeur mondiale dynamique pour les automobiles. Certaines industries du secteur canadien de l'automobile sont fortement intégrées aux chaînes de valeur mondiales et se disputent une part du marché avec d'autres pays, tandis que d'autres industries affichent un rendement qui est lié à la demande intérieure. À mesure que le secteur s'est mondialisé, la production des industries canadiennes de fabrication de véhicules exportatrices a diminué, alors que la concurrence étrangère sur le marché américain s'est intensifiée. En revanche, les industries de services automobiles et les établissements participant au commerce de gros et au commerce de détail de véhicules automobiles et de leurs pièces ont connu une croissance notable, ce qui reflète une hausse de la demande intérieure.

Le présent article de la série *Aperçus économiques* compare le rendement des fabricants à celui des fournisseurs de services pour véhicules automobiles depuis la récession de 2008-2009. Le rapport souligne le recul structurel observé dans les industries de la fabrication, durant une période où les fabricants canadiens exportateurs ont perdu un pourcentage de leur part du marché au profit du Mexique. La forte croissance de la demande des consommateurs en véhicules automobiles neufs au Canada à la suite de la récession a donné lieu à des écarts sur le plan des tendances observées dans les industries de services comparativement aux industries de la fabrication, lorsque l'on compare celles-ci sur le plan de la production, de l'emploi et de la rémunération. Cet article présente les écarts de rendement après la récession pour chacun de ces indicateurs clés.

Cet article se veut un complément d'information à la publication *Repositionnement des fabricants de véhicules automobiles en 2015* (Richards, 2017), qui présente un aperçu détaillé des récents faits économiques liés à l'industrie de l'assemblage des véhicules automobiles en 2015 et en 2016.

Les fabricants canadiens sont confrontés à une concurrence accrue

Le rendement des industries canadiennes de fabrication de véhicules automobiles est étroitement lié à la demande américaine et subit par conséquent l'influence d'une concurrence accrue et des fluctuations des taux de change. La majorité des véhicules assemblés au Canada sont destinés à des marchés étrangers, principalement aux États-Unis. La dépendance aux marchés étrangers a pris de l'ampleur au cours de la dernière décennie, la part des ventes destinées à l'exportation en dollars courants par les fabricants de véhicules automobiles ayant crû de

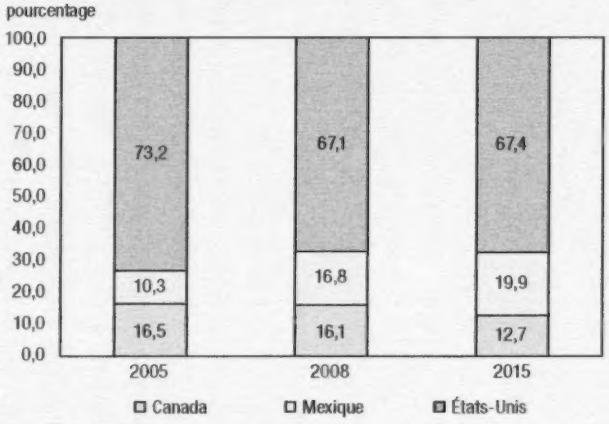
79,8 % en 2007 à 93,0 % en 2015[1]. Compte tenu de la relation d'interdépendance qui existe entre les marchés américain et canadien, les conditions économiques, telles que les fluctuations des devises et la concurrence étrangère, ont une incidence considérable sur les tendances du secteur.

Après avoir diminué pendant la récession, la demande de véhicules automobiles sur le marché de détail américain a crû considérablement pendant la période qui a suivi la récession par rapport au creux enregistré pendant la récession, soit de 67,2 % (de 2009 à 2015). Malgré la croissance des ventes sur le marché de détail américain, les producteurs canadiens ont été confrontés à une concurrence accrue de la part des fabricants mexicains au cours de la période qui a suivi la récession. La part du marché américain détenue par le Canada en ce qui concerne les importations de voitures particulières a reculé pour passer de 27,4 % en 2007 à 25,4 % en 2015, tandis que la part détenue par le Mexique a progressé de 10,1 % à 14,1 % au cours de la même période[2]. Ce changement dans la part du marché a été plus prononcé dans la catégorie des camions, des autobus et des véhicules à usage spécial, qui inclut également les camions légers. En effet, dans cette catégorie, la part du Canada a diminué de 49,1 % à 7,6 %, tandis que celle du Mexique a crû de 44,9 % à 85,4 %.

De façon semblable, la proportion de véhicules fabriqués au Canada en pourcentage de la production nord-américaine totale a diminué au cours de la dernière décennie, alors que celle du Mexique a augmenté. La part de la production des usines d'assemblage mexicaines au chapitre du nombre d'unités produites s'est accrue entre 2005 et 2008, passant de 10,3 % à 16,8 %, tandis que celles des États-Unis a diminué au cours de cette période (graphique 1). En 2008, le Mexique a dépassé le Canada pour devenir le deuxième producteur de véhicules automobiles en importance en Amérique du Nord. La part de la production nord-américaine détenue par le Mexique a continué de progresser au cours des dernières années pour atteindre 19,9 % en 2015, alors que la part du Canada a continué de reculer, ayant diminué de 16,1 % en 2008 pour atteindre 12,7 % en 2015.

Les gains réalisés par les fabricants de véhicules automobiles mexicains entre 2005 et 2008 ont coïncidé avec une période ou la valeur du dollar canadien était relativement élevée. Pendant cette période, la formation brute de capital fixe des usines d'assemblage mexicaines a crû de 43,5 %[3]. Malgré une baisse des investissements en 2009, les dépenses en immobilisations ont repris assez rapidement au Mexique pour dépasser les niveaux d'avant la récession en 2011, avant de continuer d'augmenter en 2012. En revanche, les dépenses en immobilisations dans les usines canadiennes sont demeurées à un niveau relativement bas par rapport aux niveaux d'avant la récession, jusqu'à ce qu'elles connaissent une croissance en 2015 à l'appui du réoutillage des usines existantes. Suivant une transition dans les préférences des consommateurs, les fabricants canadiens ont axé leur production sur les camions légers en 2015. Malgré les baisses à long terme observées et la lente reprise à la suite de la récession de 2008-2009, la production de l'industrie des véhicules automobiles a augmenté de façon notable à la fin de 2015. Richards (2017) présente une analyse détaillée des récents faits économiques dans l'industrie des véhicules automobiles en 2015 et en 2016.

Graphique 1
Part de la production nord-américaine de voitures particulières et de véhicules commerciaux, en unités



Note : Les véhicules commerciaux incluent tous les camions et autobus, y compris les camions légers, tels que les camionnettes, les véhicules utilitaires sport et les mini-fourgonnettes.
Source : United States Department of Transportation. "Table 1-23: World Motor Vehicle Production, Selected Countries (Thousands of vehicles)".

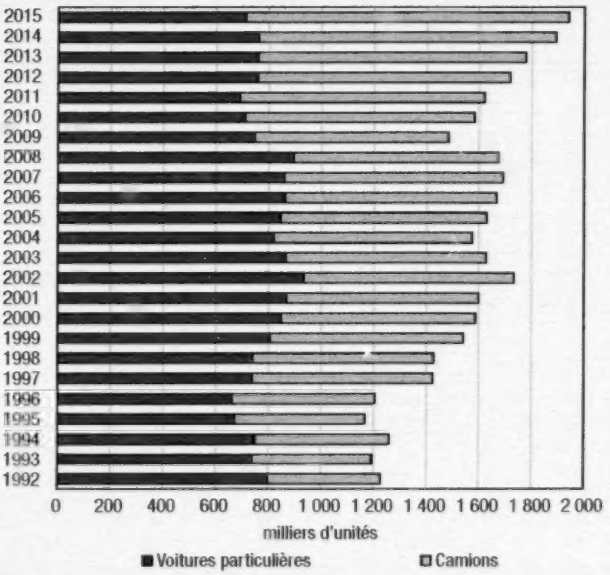
1. Il est à noter que les exportations de voitures particulières peuvent aussi inclure des voitures d'occasion. En 2015, le dollar canadien s'est déprécié par rapport au dollar américain, ce qui a entraîné une croissance de la demande de voitures d'occasion en provenance du Canada aux États-Unis (Owram, 2016). Selon les données de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules (2016), qui recueille des données sur les unités produites par les principaux fabricants de véhicules automobiles au Canada, 90,4 % des véhicules ont été exportés en 2015 et en 2014.
2. L'analyse liée à la part du marché américain s'appuie sur les données que le United States Census Bureau (s.d.) publie sur les importations de voitures particulières, neuves et d'occasion, pour utilisation finale.
3. Analyse fondée sur les données de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE, s.d.) sur la formation brute de capital fixe en dollars courants chez les fabricants de véhicules automobiles, de remorques et de semi-remorques au Mexique.

Les ventes de véhicules automobiles neufs au Canada continuent de dépasser les précédents sommets

Les consommateurs canadiens achètent divers modèles de véhicules automobiles neufs, dont la plupart sont produits à l'étranger. Les grossistes importent principalement des véhicules fabriqués à l'étranger pour les vendre aux concessionnaires. En 2015, environ 10 % des véhicules fabriqués au Canada ont été vendus aux grossistes et distribués sur le marché intérieur. Ainsi, le rendement des fabricants de véhicules automobiles reflète la situation concurrentielle du Canada par rapport aux autres acteurs clés des chaînes de valeur mondiales, tandis que le rendement des industries de services est représentatif de la demande intérieure de véhicules automobiles et de leurs pièces.

À l'instar des États-Unis, le Canada a connu d'importantes hausses des ventes de véhicules automobiles neufs à la suite de la récession de 2008-2009, ainsi qu'une transition des préférences des consommateurs vers les camions légers. Pendant la récession, les ventes de véhicules automobiles neufs ont affiché une nette diminution de 11,3 % en 2009 en ce qui concerne le nombre d'unités vendues (graphique 2), pour ensuite reprendre rapidement et dépasser les niveaux d'avant la récession en 2012. Les ventes ont continué d'augmenter en 2013 et en 2014, atteignant des niveaux sans précédent les deux années, lesquels étaient supérieurs au sommet antérieur de 1,7 million d'unités en 2002. La croissance s'est poursuivie en 2015, les ventes ayant été en hausse dans la majorité des provinces, mais elle a été partiellement contrebalancée par une baisse survenue en Alberta, où les récentes baisses marquées des prix du pétrole ont freiné les dépenses au détail dans l'industrie de l'automobile. De 2013 à 2015, l'augmentation des ventes de camions, notamment les camions légers, tels que les véhicules utilitaires sport, a été le principal facteur à l'origine de la croissance globale (DesRosiers Automotive Consultants Inc. 2016*b*).

Graphique 2
Ventes de véhicules automobiles neufs au Canada



Source : Statistique Canada, tableau CANSIM 079-0003.

Les conditions de financement ont soutenu la croissance des ventes de véhicules automobiles neufs au Canada, puisque la durée moyenne des prêts a été prolongé et les consommateurs ont bénéficié des taux d'intérêt plus faibles (Ignjatovic, 2016, p. 2). Ces améliorations au chapitre du financement ont également soutenu la transition vers les camions légers, qui a entraîné une augmentation des prix moyens des véhicules (Ignjatovic, 2016, p. 2). De plus, les préférences des consommateurs en ce qui concerne les marques de véhicules automobiles ont également changé avant la la récession. En effet, de 2000 à 2010, la proportion de véhicules légers – qui englobent les voitures particulières et les camions légers – de marques américaines achetés a reculé, tandis que la proportion de véhicules achetés de marques japonaises, sud-coréennes et européennes a augmenté. La part de véhicules légers de marques non-américaines a crû de 33,9 % à 53,8 % au cours de cette période[4]. La part des véhicules de marques non-américaines a continué de croître pour s'établir à 56,0 % en 2015, les préférences des consommateurs ayant continué d'être axées sur ces marques au cours des dernières années.

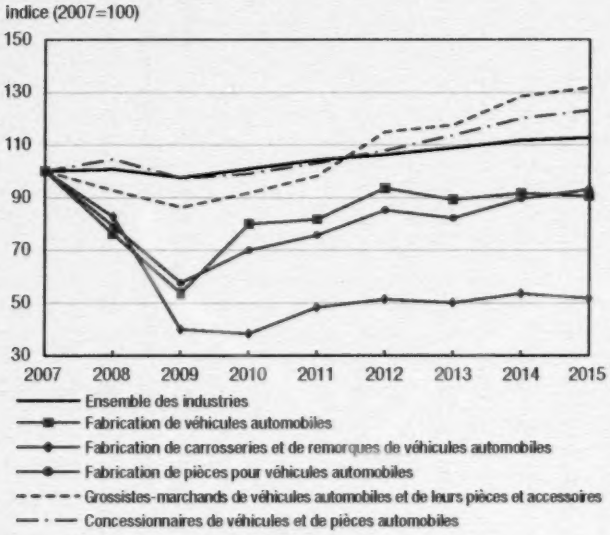
La croissance des services automobiles a devancé celle de la fabrication dans la période qui a suivi la récession

Les tendances divergentes au sein des industries de la fabrication et des industries de services sont évidentes lorsque l'on compare les tendances en matière de production avant la récession à celles qui ont été observées au cours des dernières années (graphique 3). En 2015, la production de l'industrie de la fabrication de véhicules automobiles était inférieure de 9,5 % aux niveaux observés avant la récession (en 2007). À la suite d'une reprise partielle de la récession de 2010 à 2012, le rythme de la croissance pour la production a ralenti au cours des années suivantes. Suivant la même tendance, la production de la fabrication de pièces pour véhicules automobiles a régressé de 7,1 % par rapport aux niveaux observés avant la récession. Les fabricants de carrosseries et de remorques de véhicules automobiles ont connu un recul encore plus prononcé que les fabricants de véhicules automobiles et de pièces pour véhicules automobiles, sous l'effet d'une baisse de leur production, qui s'est établie en 2009 à moins de la moitié du niveau observé avant la récession et est resté à la moitié du niveau d'avant la récession depuis 2011.

4. Les données sur les ventes de véhicules légers au Canada proviennent de la société DesRosiers Automotive Consultants Inc. (2016*b*). L'auteure tient à exprimer sa reconnaissance envers Denis DesRosiers, de DesRosiers Automotive Consultants Inc. (www.DesRosiers.ca), pour les données qu'il a fournies pour le présent article et les importants commentaires qu'il a formulés lors de son évaluation des pairs.

L'industrie de la fabrication de pièces pour véhicules automobiles est également axée sur l'exportation et fortement intégré aux chaînes de valeur mondiales. En 2015, environ 90 % des ventes du groupe provenaient des exportations. Ainsi, le rendement est influencé par la demande de l'industrie de la fabrication de véhicules automobile aux États-Unis et au Canada. Bien que les fabricants de véhicules automobiles et de pièces pour véhicules automobiles aient bénéficié de la faiblesse du dollar canadien et de la transition vers une proportion accrue de camions légers avec une marge plus élevée (Bond, 2016*a*, p. 9-10; Bond, 2016*b*, p. 9-10), la production annuelle de 2015 est demeurée inférieure aux niveaux observés avant la récession dans l'industrie.

Graphique 3
Production des industries de la fabrication de véhicules automobiles et des industries de services automobiles, en dollars enchaînés (2007), Canada



Source : Statistique Canada, tableau CANSIM 379-0031.

En revanche, les industries de services automobiles ont connu une croissance importante depuis la récession de 2008-2009, en raison de l'augmentation de la demande de véhicules automobiles neufs et de leurs pièces. Après avoir affiché des baisses relativement faibles comparativement à la production des fabricants de véhicules automobiles pendant la récession, la production des grossistes (grossistes-marchands de véhicules automobiles, et de pièces et d'accessoires de véhicules automobiles) et des détaillants (concessionnaires de véhicules et de pièces automobiles) a crû à un rythme soutenu pendant six années consécutives. La production des grossistes de véhicules automobiles a augmenté de 31,6 % par rapport aux niveaux d'avant la récession au cours des dernières années, alors que la production des détaillants a augmenté de 23,1 %. Depuis 2011, le rythme de croissance des services automobiles a devancé celui de la croissance de l'économie dans son ensemble.

Les récentes tendances dans le commerce international soutiennent l'écart entre la vigueur des industries de services automobiles et le recul des industries de la fabrication de véhicules automobiles. Depuis 2007, le volume de voitures particulières et de camions légers importés destinés au marché canadien des véhicules automobiles neufs et vendus par les concessionnaires a affiché une croissance prononcée de 43,9 %. En revanche, les volumes des exportations de voitures particulières et de camions légers fabriqués au Canada ont diminué de 7,3 % par rapport aux niveaux d'avant la récession. La transition des industries de la fabrication aux industries de services dans le secteur de l'automobile coïncide avec une restructuration de plus grande échelle et à plus long terme au Canada, qui a commencé avant la récession (Brown, 2014). De 2000 à 2010, les secteurs de la fabrication de l'Ontario et du Québec ont enregistré des baisses, lesquelles ont été atténuées par d'importantes hausses dans plusieurs secteurs, y compris dans le commerce de gros et de détail.

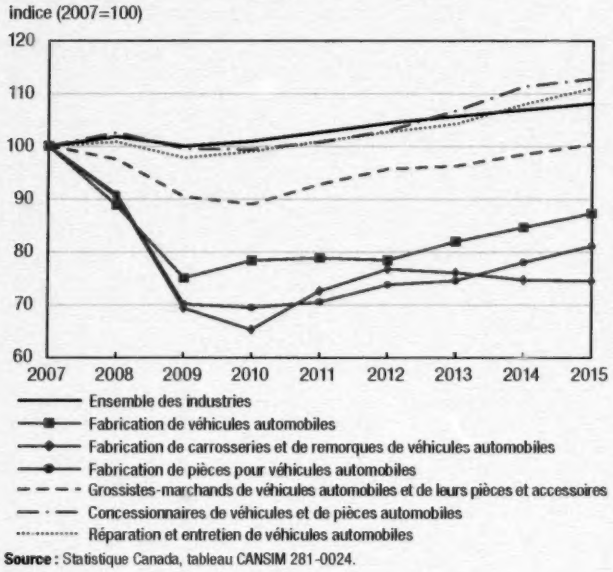
Les tendances en matière d'emploi divergent entre les industries de la fabrication de véhicules automobiles et les industries de services automobiles

En concordance avec les récentes tendances au chapitre de la production, l'emploi a aussi reculé par rapport aux niveaux d'avant la récession dans les industries de la fabrication de véhicules automobiles et a augmenté pour les services automobiles (graphique 4). Après avoir affiché une reprise relativement lente de 2010 à 2012 suivant les baisses marquées observées durant la récession, le rythme de la croissance des industries des véhicules automobiles s'est accéléré au cours des dernières années. Malgré ces gains, en 2015, l'emploi se situait à un niveau inférieur de 12,8 % aux niveaux d'avant la récession. Les reculs observés durant la récession au chapitre de l'emploi étaient plus prononcés chez les fabricants de pièces pour véhicules automobiles que chez les fabricants de véhicules automobiles, mais l'emploi a repris à un rythme relativement semblable dans les deux groupes depuis. À ce titre, l'emploi a reculé de 19,0 % par rapport aux niveaux d'avant la récession chez les fabricants de pièces pour véhicules automobiles en 2015, tandis qu'il a régressé de 25,6 % chez les fabricants de carrosseries et de remorques de véhicules automobiles. Dans l'ensemble, le nombre d'emplois dans les industries de la fabrication automobile a diminué de plus de 27 000 entre 2007 et 2015, et plus de la moitié de la perte d'emplois est survenue dans le groupe de la fabrication de pièces pour véhicules automobiles.

Dans les industries de services automobiles, la croissance de l'emploi n'a pas été aussi prononcée que la croissance de la production. Ainsi, l'emploi a progressé de 12,8 % chez les détaillants par rapport aux niveaux d'avant la récession. Les concessionnaires de véhicules automobiles ont contribué à plus de la moitié de la hausse de l'emploi, soutenu par une croissance de l'emploi dans le groupe des magasins de pièces, de pneus et d'accessoires pour véhicules automobiles. Malgré une croissance considérable de la production des grossistes,

l'emploi a crû moins rapidement à la suite de la récession, pour afficher une légère augmentation de 0,3 % par rapport aux niveaux d'avant la récession. Dans le commerce de gros, les industries de distribution de pièces et d'accessoires neufs pour véhicules automobiles ont affiché une croissance, laquelle a été partiellement contrebalancée par une baisse de l'emploi dans la distribution de véhicules automobiles.

Graphique 4
Emploi dans les industries de la fabrication de véhicules automobiles, de services automobiles et de réparation de véhicules automobiles, Canada



Source : Statistique Canada, tableau CANSIM 281-0024.

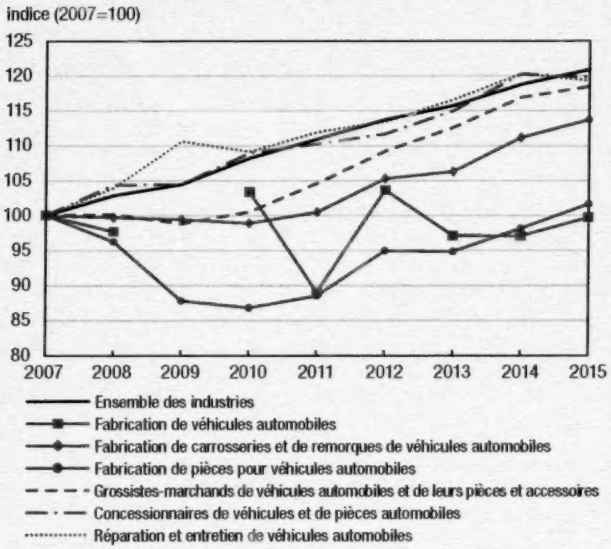
À partir des données de l'Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail, il est possible d'effectuer une analyse de l'emploi et de la rémunération hebdomadaire moyenne dans le groupe de la réparation et de l'entretien de véhicules automobiles. Ainsi, de 2007 à 2015, l'emploi a augmenté de 11,0 % dans l'industrie à un rythme semblable à celui de l'ensemble de l'économie. La valeur du marché après-vente de l'automobile au Canada, qui inclut la réparation de véhicules automobiles, a augmenté de façon prononcée de 2000 à 2010 et a continué de croître au cours des dernières années (DesRosiers Automotive Consultants Inc., 2016*a*). Avant la récession, les industries de services et de réparation automobiles comptaient deux fois plus d'employés que les industries de la fabrication. En raison des récents changements, les industries des services et de réparation automobiles comptaient 376 827 employés en 2015, tandis que les industries de la fabrication en comptaient 125 404.

La rémunération des emplois dans les services automobiles a augmenté au même rythme que celle de l'ensemble de l'économie

Dans le secteur de la fabrication, la croissance de la rémunération a suivi des tendances mixtes au cours de la période qui a suivi la récession, alors qu'elle a affiché un rythme semblable à celui de l'ensemble de l'économie dans les industries de services et de réparation automobiles. Plus précisément, dans le groupe de la fabrication de véhicules automobiles, la rémunération est demeurée relativement stable au cours de la période post-récession; ayant enregistré une légère baisse de 0,3 % de 2007 à 2015. En revanche, elle a augmenté de 1,6 % au cours de la même période chez les fabricants de pièces pour véhicules automobiles. Les deux industries ont connu des changements démographiques dans leur effectif au cours de la récession, sous l'effet d'une croissance du nombre de départs à la retraite (Statistique Canada, 2016). Habituellement, les employés avec de l'ancienneté qui sont susceptibles de prendre leur retraite reçoivent un salaire plus élevé. De plus, pendant la récession, certaines entreprises ont renégocié les salaires avec les syndicats afin de réduire les coûts de la main-d'œuvre (Bond, 2009, p. 9). Aux États-Unis, la rémunération est également demeurée relativement stable dans la période qui a suivi la récession dans les deux industries. Par opposition à la rémunération des employés de la fabrication de véhicules automobiles et de pièces pour véhicules automobiles, la rémunération des employés de la fabrication de carrosseries et de remorques de véhicules automobiles a crû de 13,7 % de 2007 à 2015.

Parallèlement, la rémunération des industries de services et de réparation automobiles a crû à un rythme semblable à celui de l'ensemble de l'économie. Dans l'ensemble de l'économie, la rémunération a augmenté de 20,9 % par rapport aux niveaux d'avant la récession, alors qu'elle a crû d'environ 19,0 % au cours de la même période dans les industries de services et de réparation automobiles.

Graphique 5
Rémunération annuelle moyenne dans les industries de la fabrication de véhicules automobiles et de services et de réparation automobiles, Canada



Note : Les données sur la fabrication de véhicules à moteur ne sont pas disponibles pour l'année 2009 en raison de problèmes relatifs à la qualité des données.
Source : Statistique Canada, tableau CANSIM 281-0027.

Les baisses observées pour la fabrication se sont concentrées en Ontario, tandis que les hausses enregistrées pour les services étaient généralisées

Bien que les baisses observées dans le secteur de la fabrication se soient concentrées en Ontario, la croissance dans les industries du commerce de détail et de la réparation de véhicules automobiles est survenue de façon relativement généralisée dans l'ensemble du Canada. Étant donné que la majorité des activités de fabrication de véhicules automobiles sont concentrées en Ontario, les fabricants de la province ont fait état des baisses de production les plus marquées par rapport aux niveaux d'avant la récession. Dans une moindre mesure, la majorité de l'activité du commerce de gros au Canada a également eu lieu en Ontario. Ainsi, la province est à l'origine de l'essentiel de la croissance du commerce de gros au pays. En revanche, les hausses observées dans le commerce de détail ainsi que dans la réparation de véhicules automobiles étaient plutôt généralisées, les concessionnaires étant répartis dans les divers marchés régionaux pour se rapprocher de leur clientèle. À ce titre, l'Ontario et le Québec ont fait état des hausses les plus prononcées au chapitre de la production, tant dans le commerce de détail que dans la réparation de véhicules automobiles. L'Alberta et la Colombie-Britannique ont également contribué à la hausse, et la plupart des provinces ont affiché une croissance considérable au cours de la période qui a suivi la récession.

Conclusion

Il existe d'importants écarts au chapitre de la portée de la reprise des différents segments du secteur canadien de l'automobile depuis la récession de 2008-2009. Au cours des dernières années, la croissance des ventes de véhicules automobiles neufs au Canada a été soutenue en partie par les conditions de financement favorables. Les fabricants de véhicules automobiles au Canada axés sur l'exportation ont été confrontés à une concurrence accrue de la part des fabricants mexicains, ce qui a entraîné une diminution de la part du marché de détail américain détenue par le Canada au cours de cette période. Le rythme de la croissance des industries des services automobiles a devancé celui des industries de la fabrication à la suite de la récession de 2008-2009, les premières ayant affiché de meilleurs résultats au chapitre de la production, de l'emploi et de la rémunération hebdomadaire moyenne.

À l'échelle régionale, le recul observé dans les industries de la fabrication s'est concentré en Ontario, province qui constitue aussi le principal facteur à l'origine de la croissance du commerce de gros. Bien que l'Ontario et le Québec ont également enregistré les hausses les plus prononcées dans le commerce de détail et la réparation de véhicules automobiles, la croissance des services automobiles a été relativement plus généralisée.

Figure 1 en annexe
Chaîne de valeurs pour les nouveaux véhicules automobiles

Fabrication de pièces pour véhicules automobiles (NAICS 3363)

Ce groupe comprend les établissements dont l'activité principale est la fabrication de pièces de véhicules automobiles et de moteurs. En font partie les établissements qui réusinent les pièces de véhicules automobiles, dans la classe correspondant à celle de la fabrication des pièces neuves.

Fabrication de véhicules automobiles (NAICS 3361)

Ce groupe comprend les établissements dont l'activité principale est la fabrication de véhicules automobiles. On y retrouve les établissements qui fabriquent des châssis, puis montent le véhicule (y compris les sous-ensembles cabine et châssis de camion), et ceux qui ne fabriquent que les châssis de véhicules automobiles.

Fabrication de carrosseries et de remorques de véhicules automobiles (NAICS 3362)

Ce groupe comprend les établissements dont l'activité principale est la fabrication de carrosseries et de cabines de véhicules automobiles, de remorques de camions ainsi que de remorques d'usage non commercial. La carrosserie et la cabine peuvent être vendues comme telles ou être montées sur un châssis acheté ailleurs.

Grossistes-marchands de véhicules automobiles, et de pièces et d'accessoires de véhicules automobiles (NAICS 415)

Ce sous-secteur comprend les établissements dont l'activité principale consiste à vendre en gros des véhicules automobiles, des pièces et des accessoires, y compris des pneus.

Concessionnaires de véhicules et de pièces automobiles (NAICS 441)

Ce sous-secteur comprend les établissements dont l'activité principale consiste à vendre au détail des véhicules automobiles, avec les services qui s'y rattachent, ainsi que des pièces et des accessoires pour véhicules automobiles. Les établissements de ce sous-secteur sont généralement spécialisés dans la vente au détail de types particuliers de véhicules ou de pièces et accessoires.

Réparation et entretien de véhicules automobiles (NAICS 8111)

Ce groupe comprend les établissements dont l'activité principale consiste à réparer et à entretenir des véhicules automobiles tels que les voitures, les camions, les camionnettes et les remorques commerciales.

Source : Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) Canada 2012.

Références

Association canadienne des constructeurs de véhicules. 2016. Totalisation spéciale de la production de véhicules automobiles au Canada selon le fabricant et le produit pour 2015 et 2014.

Bond, S. 2016*a*. *Canada's Motor Vehicle Manufacturing Industry: Industrial Outlook Spring 2016*. Ottawa : Le Conference Board of Canada.

Bond, S. 2016*b*. *Canada's Motor Vehicle Parts Manufacturing Industry: Industrial Outlook Spring 2016*. Ottawa : Le Conference Board of Canada.

Bond, S. 2009. *Canada's Motor Vehicle Manufacturing Industry: Autumn 2009*. Ottawa : Le Conference Board of Canada.

Brown, M. 2014. *Évaluation du changement structurel industriel au niveau provincial au cours des années 2000*. Série de documents de recherche sur l'analyse économique, nº 92. Produit nº 11F0027M au catalogue de Statistique Canada. Ottawa : Statistique Canada.

DesRosiers Automotive Consultants Inc. 2016*a*. Totalisation spéciale du marché secondaire de l'automobile au Canada de 2000 à 2015.

DesRosiers Automotive Consultants Inc. 2016*b*. Totalisations spéciales des ventes de véhicules légers au Canada de 1990 à 2015.

Ignjatovic, D. 2016. *Canada : ventes de véhicules élevées, perspectives de production incertaines*. Étude spéciale, Services économiques TD, 12 mai 2016. Disponible au lien suivant : https://www.td.com/francais/document/PDF/economics/special/CanadianAutoSales_2016_fr.pdf (consulté le 3 janvier 2017).

Organisation de coopération et de développement économique (OCDE). 2016. « Comptes nationaux détaillés, SNC 1993 : Formation de capital par activité – CITI Rév. 4 (édition 2016) ». Statistiques de l'OCDE sur les comptes nationaux (base de données). Disponible au lien suivant : https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=SNA_TABLE8A# (consulté le 8 février 2017).

Owram, K. 2016. « The low loonie is attracting Americans to Canada's used cars – and that may mean higher prices for you ». *Financial Post*. 25 janvier. Disponible au lien suivant : http://business.financialpost.com/news/transportation/the-low-loonie-is-attracting-americans-to-canadas-used-cars-and-that-may-mean-higher-prices-for-you.

Richards, E. 2017. *Repositionnement des fabricants de véhicules automobiles en 2015*. Aperçus économiques, nº 068. Produit nº 11-626-X au catalogue de Statistique Canada. Ottawa : Statistique Canada.

Statistique Canada. 2016. Totalisation spéciale : participants à l'enquête déclarant avoir cessé de travailler parce qu'ils ont pris leur retraite, d'après l'Enquête sur la population active. Produite par la Division de la statistique du travail.

United States Department of Transportation. n.d.*a*. *Table 1-23: World motor Vehicle Production, Selected Countries (Thousands of vehicles)*. Données annuelles de 1961 à 2014. Disponible au lien suivant : https://www.rita.dot.gov/bts/sites/rita.dot.gov.bts/files/publications/national_transportation_statistics/html/table_01_23.html_mfd (consulté le 16 janvier 2017).